SENADO SECRETARIA DIRECCION GENERAL DE COMISIONES	XLIIIa. LEGISLATURA QUINTO PERIODO
COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS	DISTRIBUIDO Nº3022 DE 1994
AGOSTO DE 1994	COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

AUTOMOVILES CON TAXIMETRO

Uso obligatorio de mampara

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 11 DE AGOSTO DE 1994 Y DOCUMENTOS INTEGRADOS POR EL CENTRO DE PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES CON TAXIMETRO

25x

A S I S T E N C I A

Preside	:	Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-
Miembros	:	Señores Senadores Dante Irurtia y Néstor Moreira Graña
Secretario	:	Señor Walter Alex Cofone
Invitados especiales	:	Delegación del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro, señores Manuel Gervaz, Gerente; y Mario Delgado, Secretario

25×

1

(Ingresa a Sala la delegación del
Centro de Propietarios de Automóviles con
Taxímetro del Uruguay)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el gusto de recibir a los delegados del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay, a quienes ofrecemos la palabra.

SEÑOR GERVAZ.- El motivo de nuestra presencia en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado está relacionado con el tema de la colocación de mamparas de seguridad en los taxímetros.

Este implemento ya fue conocido por los montevideanos durante 18 años. Posteriormente, se dispuso que éste fuera de uso optativo y, por último, la Junta Departamental de Montevideo derogó el Decreto que había puesto en práctica esa experiencia.

Cabe destacar que la necesidad de experimentar con este recurso a comienzos de la década del cincuenta se debió a que se procuraba eliminar los asaltos y muertes de los taximetristas.

Con el correr del tiempo, se comprobó que esta experiencia era apenas un paliativo y que, además, presentaba problemas regulares, serios y muy graves a los ocupantes del vehículo con taxímetro. Nadie ha desconocido la preocupación por la vida de los trabajadores del sector y de nosotros mismos, y todos los actores en esta materia han estado preocupados y ocupados en encontrar soluciones y paliativos. También es cierto que la delincuencia, que es un mal del que informan las cárceles y los manicomios, es dinámica y cambia su modalidad.

No nos vamos a extender en consideraciones acerca de este punto, pero sobre el particular, debo decir que el sector solicitó --y esto se puede observar en los taxis que circulan por la ciudad de Montevideo-- la instalación de una luz azul con imitación de iluminación lateral para prevención en caso de sospecha de asalto. Además, se experimentó con cofres de seguridad, que fueron aprobados durante la Administración Municipal anterior, con la aceptación de las partes, del Centro de Propietarios y del Secretariado General del SUATT, sindicato que agrupa a los choferes de taxis, telefonistas y largadores de paradas. Asimismo, se procuró extender la obligatoriedad del radio control a todos los vehículos que circulan en la ciudad de Montevideo, dado que las estadísticas indicaban que estos taxímetros experimentaban un porcentaje muchísimo menor de asaltos. Es así que hoy día, luego de disponer esa norma y de habernos dado tiempo, se logró que todos los vehículos estuvieran vinculados mediante un sistema de radio. Por otra parte, se hicieron intentos en cuanto a la reinstalación de mamparas e, incluso, la colocación de cabinas blindadas en la parte delantera, lugar donde deberían conducir los taximetristas. Sin embargo, estas

cabinas, por problemas serios relacionados con las condiciones de trabajo, de seguridad, de perjuicios y de incomodidades, fueron descartadas. En Comisiones sextupartitas o septupartitas, señalamos nuestra opinión, que refleja el sentir de los propietarios de taxímetros, con relación a las objeciones que teníamos con respecto a la colocación de elementos rígidos dentro del habitáculo de pasajeros. El día 25 de enero de 1994 --suponemos que debido a la presión unilateral, pero también en razón de un sentimiento que tenía todo el sector y las autoridades, por adjetivarlo de alguna manera, de rabia y de dolor ante el asesinato de un taximetrista-- se dispone la reinstalación de las mamparas en los vehículos de la capital. En el tercer punto de la resolución respectiva, se dice que a los efectos de la homologación de los modelos --de mamparas, agregamos nosotros--, la Dirección de Tránsito y Transporte requerirá la opinión de sus dependencias técnicas, del Ministerio del Interior, del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetros del Uruguay, del Sindicato Unico de Automóviles con Taxímetros y Telefonistas, y si lo entendiera necesario o conveniente, de todo otro organismo con habilidad en la materia. Ante el conocimiento de este decreto y de la forma en que, con la presión de una de las partes, se promete la resolución a cuyo artículo 3º dimos lectura, expresamos que los propietarios de taxímetros y su centro en particular, eran respetuosos de la autoridad legítimamente constituida, elegida por todos los montevideanos y, por supuesto, de las normas, más allá de tener algunas reservas de carácter técnico en cuanto a si lo que había sido dispuesto con anterioridad --e incluso después, por la vía del decreto-- merecía, por su trascendencia, una resolución de índole legislativa; o sea, una norma

que tuviera un poco más de jerarquía. Nos aveníamos a su respeto, pero expresábamos una posición crítica en cuanto a su conveniencia.

En base a los fundamentos históricos, y con una opinión técnica a partir de la letra de la norma o de la resolución --dado que no había mamparas reales para analizar en ese momento--, nos presentamos respetuosamente ante la Intendencia Municipal de Montevideo, con un recurso de reposición en el que ratificamos todo lo manifestado anteriormente y, además, quedamos abiertos a que, de existir la posibilidad de utilizar materiales o elementos absorbedores de energía que no produjeran daños, lesiones o perjuicios a pasajeros y conductores dentro del habitáculo, instalaríamos la mampara de seguridad, pero plenamente gratificados de hacerlo. La presentación del recurso dio pie --según expresiones del señor Director de Tránsito y Transporte de la Comuna, profesor Pedro Apezteguía, en una Comisión sextupartita realizada en la Jefatura de Policía-- a que se nos expresara que por haber utilizado una "chicana", la Intendencia Municipal --concretamente, el señor Intendente de Montevideo, en ese entonces, doctor Tabaré Vázquez-- había dispuesto no dar participación ni comunicación de la mampara y su evolución al Centro de Propietarios de Vehículos con Taxímetro.

Son testigos de nuestras palabras, en aquel momento, todos los integrantes, es decir, más de 14 personas. Al contestar a la afirmación del Director, expresamos nuestra convicción y derecho a presentar un recurso de esa naturaleza. Además, comentamos que nos parecía extraña una expresión en el sentido de impedir las críticas a las disposiciones superiores, que solamente se limitara a enriquecer esa postura.

Las mamparas no aparecieron hasta el día 7 de julio. Nosotros no teníamos más elementos que la experiencia y algunas consideraciones fundadas, como dijimos, en el texto de la norma. El día 14 de julio, se aprobaron tres modelos de mampara. Esto prácticamente coincidía con el pronunciamiento de la Intendencia de no hacer lugar a nuestro recurso de revocación. Teniendo presentes las disposiciones características que presentan las tres mamparas homologadas, quisiera pensar preliminarmente. Las normas al respecto son las Nº 50, 51, 52 de 1994. Las características de los materiales fueron entregados para su evaluación técnica al ingeniero Costa, de cuyo informe y currículum personal dejaremos una copia a la Comisión.

Posteriormente, se fijó un calendario para que los taxis concurrieran con la mampara colocada o con un boleto de reserva de la compra antes de determinado tiempo.

Por otra parte, la Jefatura de Policía de Montevideo informó la cantidad de rapiñas a taxímentros que se operaron entre 1993 y 1994. Promedialmente, se lleva a cabo el traslado de aproximadamente 6:000.000 de personas en la ciudad por mes. En cuanto al número de siniestros de la flota de taxis, observamos unos 460 choques por mes.

En el mes de enero se operaron 10 asaltos a taxímetros, en febrero la misma cifra, 13 en marzo, 13 en abril, 12 en mayo y 18 en lo que había transcurrido de junio hasta la fecha del informe.

La única información concreta, real y tangible que se conoce es una prueba de balística de la Jefatura de Policía acerca de si con el uso de armas corrientes, la bala traspasa la mampara. Sólo contamos con el informe a nuestra solicitud del ingeniero Costa, más allá de lo que hemos visto en televisión, en condiciones no adecuadas.

Como la misma nota lo expresa, se realizaron pruebas estáticas a la que se quitaron todas las partes. Además del vendedor que hacía la prueba y un canal de televisión, los únicos invitados que concurrieron fueron los del Centro de Propietario de Taxímetros, junto con el ingeniero a que hicimos mención para evaluar la prueba. No adjetivamos dicha prueba. Recién la pondremos a consideración cuanto tengamos el informe producido al respecto.

En este estado, se planteó al sector un problema múltiple. Existe una convocatoria a inspección por parte de la Intendencia Municipal de Montevideo, que está dentro de sus facultades que no queremos desconocer. De ninguna manera nos anima el hecho de violentar un principio de autoridad. Por otro lado, efectivamente tenemos un problema de conciencia porque, si bien deseamos la protección de nosotros mismos y de los nuestros, nos encontramos con que sin lugar a dudas, por imperio de la realidad se producirán cantidad de lesiones debido al hecho de instalar un elemento rígido no admitido por la ingeniería automotriz y las normas internacionales de seguridad. Será un elemento agresor, que llevará a reclamos por daños y perjuicios, lesiones y daño moral. Además, creará condiciones de trabajo muy

particulares cuando los taxistas, propietarios y choferes, encuentren que los elementos mecánicos no están adaptados a normas. En cierta forma, no sabemos si cumplimos con una obediencia debida o respondemos a un deber de conciencia, por cuanto es necesario buscar elementos y pruebas a las que nos someteríamos con mucho gusto, a fin de dar tranquilidad al trabajador y a la población que, al ser conducida, además de ir encerrada tendrá que estar atada. Habrá que justificar esto ante nuestros visitantes. El taxi es en el mundo --éste no es un slogan-- el introductor de embajadores del visitante.

Hemos hecho esfuerzos en todos los campos que mencionamos y recién en el día de ayer se nos otorgó una frecuencia de interconexión de servicios de apoyatura como red, vinculada directamente a la Jefatura. Bregamos por el hecho de que la efectiva protección deriva de una prevención por educación y adiestramiento. Además, nos someteríamos gustosos a pruebas científico-técnicas con muñecos sensores.

De ese modo, proporcionaríamos vehículos con mamparas para que se hicieran las pruebas de dinámica que dispongan los técnicos de la Facultad de Ingeniería. En tal sentido, sería bueno que en ese acto estuvieran presentes todas las partes involucradas --además de la prensa y los representantes de la opinión pública-- para que en un lapso de tres días dieran su punto de vista, a fin de que la Intendencia Municipal de Montevideo resuelva.

Por otro lado, quiero decir que hemos solicitado esta entrevista a la Comisión de Transporte y Obras Públicas porque, precisamente, formamos parte del transporte y tenemos competencia para manifestarnos en este ámbito. En definitiva, estamos ante una seria encrucijada entre la responsabilidad, la conciencia, la obligación, el cumplimiento de la norma, el respeto a la autoridad y la protección al usuario, que es nuestra razón de ser. En virtud de la solidaridad que sin duda nos brinda la generalidad de la población ante los casos de agresiones alevosas, debemos tomar plena conciencia de lo que se está tratando de llevar adelante, porque en esto sin duda está involucrada la seguridad de la gente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos conocimiento de este tema porque ha sido largamente debatido en los últimos tiempos y precisamente en este momento está siendo objeto de un estudio minucioso. Sabemos que este problema está siendo analizado por integrantes de la Junta Departamental a fin de encontrar una solución que satisfaga a las partes. Por ello --si el señor senador Amorín Larrañaga está de acuerdo-- me parece que sería adecuado que las palabras expresadas por

los representantes del Centro de Propietarios de Automóviles como Taxímetros sean enviadas a la Intendencia Municipal de Montevideo y al Sindicato Unico de los Trabajadores. Al mismo tiempo, manifiesto en nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas nuestra disposición para buscar las soluciones que se consideren adecuadas, sin dejar de desconocer que en esto no somos el órgano competente, más allá de que en este ámbito se propicie el acercamiento de las partes que están enfrentadas en este momento.

SEÑOR DELGADO.- El compañero que me ha precedido en el uso de la palabra ha sido muy claro en cuanto a la posición de la patronal. Asimismo, quiero agradecer la entrevista que se nos ha concedido en el día de hoy --ya que los plazos vencen el día 15--, a pesar de que comprendo que a esta Comisión no le compete de por sí el tema ejecutivo. De todas formas, ello nos ha permitido exponer nuestra posición y hacerla pública en todos los órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los señores visitantes su presencia.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 5 minutos)

Montevideo, 25 de enero de 1994

VISTO: las actuales condiciones de seguridad en que se presta el servicio de taximetros de la ciudad de Montevideo;

RESULTANDO: 1°) que es responsabilidad municipal velar por la conservación de los derechos individuales de los habitantes del departamento;

2°) que siendo responsabilidad municipal la regulación de la prestación del servicio en automóviles con taximetro es pertinente adoptar medidas tendientes a aumentar las condiciones de seguridad en que prestan el servicio los conductores;

CONSIDERANDO: 1°) que la División Tránsito y Transporte entiende conveniente y oportuno restablecer la obligatoriedad de la instalación de una mampara de seguridad en cada uno de los vehiculos afectados al servicio de automóviles con taximetro;

2°) que se entiende conveniente establecer un mecanismo abierto que permita la utilización de distintos modelos de mampara siempre y cuando tengan las caracteristicas imprescindibles para cumplir perfectamente con su función de proteger la integridad física de los conductores de vehiculos afectados al servicio de que se trata;

3°) que a los efectos de que un modelo de mampara pueda ser instalado el mismo deberá contar con la homologación que otorgará la División Tránsito y Transporte en base a las opiniones y elementos técnicos que recabará de sus dependencias, Ministerio del Interior, Centro de Propietarios de Automóviles con Taximetro del Uruguay y el Sindicato Unico de Automóviles con Taximetro y Telefonistas;

4°) que asimismo se deberán establecer los plazos en que los vehiculos afectados al servicio deberán contar con la mampara cuya obligatoriedad se establece;

25×

5°) que el Departamento de Obras y Servicios a la Comunidad entiende conveniente dictar resolución al respecto:

EL INTENDENTE MUNICIPAL DE MONTEVIDEO
RESUELVE:

1°.-Modificar los artículos R. 505 y R. 507 del Volumen V del Digesto Municipal los que quedarán redactados de la siguiente manera :

"Art. R.505.-Todos los vehículos afectados al servicio de taxi deberán poseer el sistema de aviso por medio luminoso, cofre y mampara de seguridad, con las características que se establecen en los artículos siguientes."

"Art. R.507.- La mampara de seguridad será instalada de modo tal que establezca una separación física entre los asientos delanteros y traseros del vehículo. Solamente se podrán instalar aquellas mamparas cuyos modelos y procedimientos de fijación a la estructura del vehículo hayan sido previamente homologados por la División Tránsito y Transporte. El cofre de seguridad estará dentro de la cabina, al alcance del conductor, con cerradura inviolable y ranura para introducir billetes y construido con chapa de acero N° 18."

2°.-La División Tránsito y Transporte realizará un llamado abierto a interesados en someter a homologación modelos de mamparas de seguridad de acuerdo a lo previsto en el artículo R.507 del Volumen V del Digesto Municipal en la redacción dada por la presente resolución. Los interesados deberán presentarse por escrito, con los datos que permitan su correcta identificación, constituyendo domicilio y adjuntando planos de la mampara, características y muestras de los materiales con que será construida, formas de fijación al vehículo, costo estimado, plazos y volúmenes de producción así como todo otro elemento que permita una mayor precisión de las características del objeto que se somete a homologación. En cualquier caso la homologación será con carácter precario y revocable, sujeta a la efectiva comprobación de las bondades ofrecidas.

25 x

3°.-A los efectos de la homologación de los modelos la División Tránsito y Transporte requerirá la opinión de sus dependencias técnicas, del Ministerio del Interior, del Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay, del Sindicato Unico de Automoviles con Taxímetro y Telefonistas y si lo entendiera necesario o conveniente de todo otro organismo con habilidad en la materia. En cualquier caso la División Tránsito y Transporte se expedirá dentro de los 30 días de solicitada la homologación en las condiciones establecidas en el artículo 2°.-

4°.-Disponer que a partir del 4 de julio de 1994 la División Tránsito y Transporte establecerá el régimen de inspección a los efectos de verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo R.505 en la redacción dada por la presente resolución.

5°.-Confirmar la vigencia de lo dispuesto en el artículo R. 500 del Volumen V del Digesto Municipal que establece que "los conductores de taxis podrán negarse a llevar pasajeros en el asiento delantero desde la puesta y hasta la salida del sol".-

6°.-Comuníquese al Ministerio del Interior, a la Jefatura de Policía de Montevideo, al Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay, al Sindicato Unico de Automóviles con Taxímetro y Telefonistas, a la Junta Departamental de Montevideo, a los Servicios de Prensa, Difusión y Comunicaciones y de Transporte, a la Unidad de Actualización Normativa y pase a la División Tránsito y Transporte, a sus efectos.-

DR. TABARE VAZQUEZ, Intendente Municipal;

AZUCENA BERRITTU, Secretaria General.-

25x

Recurso de Reposicion al Intendente del departamento de Montevideo, Tabaré Vázquez

[illegible] atender y resolver todas las [illegible] que de ello se [illegible]

[illegible] actualidad la ocurrencia [illegible] de transeúntes de tránsito [illegible] de suma relevancia [illegible] los actores [illegible] nuestro [illegible] vehículos.

[illegible] problema de [illegible] una manpara sobre [illegible] condiciones de seguridad de [illegible] pasajeros y del propio [illegible] conductor se impone la necesidad de emplear diseños con [illegible] elásticos [illegible] absorbedores [illegible] que [illegible] consecuencias [illegible] de un choque [illegible] de [illegible] de [illegible] de

Montevideo, 12 de julio de 1994.-

VISTO: lo dispusto por el Artículo R.505 y 507 del Volumen V del Digesto Municipal en la redacción dada por la Resolución Nº 348/94 del 25 de enero de 1994.-

RESULTANDO: 1) que por la misma se establece que los vehículos afectados al Servicio de taxímetros deberán poseer mampara de seguridad cuyos modelos hayan sido previamente homologados por la División Tránsito y Transporte.

2) que se realizó un llamado abierto a interesados en someter a homologación modelos de mampara de seguridad.-

CONSIDERANDO: 1) Una ventana de visión de vidrio cuadruple laminado y a prueba de balas, pegada a la fibra y cubierta de un marco de fibra y atornillada.

2) que el informe de la Dirección-- Nacional de Policia Técnica del Ministerio del Interior expresa que el material empleado ofrece la seguridad adecuada siendo la mampara apta para la protección con armas de fuego, aclarando que deben mantenerse en la fibra espesores minimos de 15 milimetros y las placas de policarbonato en espesor total de 20 milimetros en tres placas (tipo sandwich) 4 mas 12 mas 4 milimetros.-

3) que a los efectos de brindar a los pasajeros que eventualmente viajan en los asientos traseros del vehiculo, es conveniente establecer que para el uso de

la mampara es necesario que conjuntamente con la instalación de la misma, se proceda a la colocación de cinturones de seguridad, 2 de los cuales deberán ser de cintura y bandolera (triple anclaje) y uno de cintura (doble anclaje).-

EL DIRECTOR DE LA

DIVISION TRANSITO Y TRANSPORTE

RESUELVE:

1) Homologar la mampara de seguridad presentada por TAXICAB la que se ajustará a las características mencionadas en el considerando 1 y 2 de la presente resolución condicionado a que el ancho protector existente en la abertura de cobro del lado del conductor tenga 100 mm.-

2) Establecer que su instalación deberá ser simultánea a las de los cinturones de seguridad mencionados en el considerando 3; que ante cualquier modificación de diseño o de las características de los materiales utilizados deberán ser comunicados estandose a lo que se disponga.-

3) Comuníquese.-

PEDRO APEZTEGUIA
DIRECTOR DE LA
DIVISION TRANSITO
Y TRANSPORTE

INFORME PERICIAL BALISTICO nº 467/94.

16

Montevideo, mayo 16 de 1994.

INFORME PERICIAL BALISTICO EFECTUADO POR SOLICITUD DEL SR. DIRECTOR DE LA DIVISION TRANSITO Y TRANSPORTE DE LA INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO.

I.- Material recibido.

1.1. Una mampara a prueba de balas marca "ENGRAN" de procia nacional confeccionada en fibra de vidrio con un espesor no uniforme de 12 mm. a 20 mm. en única plancha. En los laterales tiene cuatro orificios a cada lado, para la adición / los que están protegidos con una plancha de fibra.
En la parte central y al centro se encuentra un corte con una cubeta o depósito para el cobro del pasaje, con una profundidad media de 8 cmts.

1.2. Ventanilla de visión. Se compone de una pláca rígida de un acrilico especial con dos capas de policarbonato (LEXRD) de 20 mm. de espesor. La placa presenta tres uniones por necesidad de confección.

II. Interrogantes formuladas.

Se trata de establecer:

.1. Si la mampara examinada ofrece seguridad ante disparos de arma de fuego dentro de los calibres communmente utilizados por la delincuencia de nuestro País.

2.2. Que margen de seguridad ofrece.

III. Materiales empleados en las pruebas.

3.1. Cartuchería:

a) calibre	b) Velocidad inicial	C) Energía en boca
.22	330 a 385 m/s.	+ 16 Kpm.
7.65 mm.	275 a 330 m/s.	25Kpm.
.38 Spl.	260 a 315 m/s.	50 Kpm.
9 mm. Para	340 a 355 m/s.	52 Kpm.
. 357 Magnum	428 a 430 m-s.	96 a 100 Kpm.

25x

3.2. Armas utilizadas en las pruebas.

a) Pistola marca "Bersa" cal. 22 LR. caño de 9 cmts.

b) Revolver marca "Rossi" cal. 22 LR. caño de 8 cmts.

c) Revolver marca "Smith & Wesson" cal. 38 spl. caño 10 cmts.

d) Pistola marca "Bersa" calibre 7.65 mm. caño de 9 cmts.

e) Pistola marca "Brownign" cal. 9 mm. Para caño de 10 ctm

f) Revolver marca "Taurus " cal. .357 Magnum cañode 7 cmts

IV, Efectos producidos por los proyectiles de arma de fuego.

Se efectuan disparos sobre la mampara con las armas mencionadas;

4.1. La fibra de vidrio detiene todos los proyectiles utilizados en los diferentes calibres . Fotos Nos. 03 y 04.

4.2. En la zona de audición se comprueba:

a) Sector izquierdo, pasaje de proyectil calibre 9 mm. Para debido a que la fibra protectora está colocada en forma inadecuada. Foto 05 - 06 y 07.

b) Sector derecho, el proyectil calibre 9 mm. Para atravieza la placa de fibra de vidrio protectora por no respetar el espesor minimo. Foto 08 -09 y 10.

4.3. En la cubeta de cobro se hacen disparos de distintos calibres los que rebotan en el interior, pero su trayectoria de salida debido al ángulo, se desvian hacia arriba, sin llegar a herir al conductor. Foto 02.

4.4. Visor de acrilico.

La placa de acrilico se mostró estable y de resistencia a todos los calibres utilizados. No siendo transfixiada por ninguno de los mismos. Foto 11 y 14.

4.5. Zona de unión de la placa de acrilico de la visión.

Esta zona presenta debelitamiento, ya que no es rígida y el cemento se abre, despegándose, lo que permite el pasaje de un proyectil calibre 9 mm. Para y supuestamente un calibre .357 magnum. Foto 12.

25x

V. OBSERVACIONES.

La mampara presentda merece las siguientes consideraciones.-

a) La fibra de vidrioa tiene una consistencia y espesor adecuado, no debiéndo ser menor a 20 mm. , lo que es adecuada para resistir todos los calibres de armas cortas.

b) La zona de audición debe tener placas del mismo espesor que el resto de la mampara y colocadas en forma adecuada para impedir espacios libres.

c) La ventana o zona de visión, debe estar confeccionada por una placa única (sin cortes) y debe estar firmemente sujeta a la fibra de vidrio. Este acrilico es adecuado para la protección del conductor.

VI. CONCLUSIONES.

El material empleado en la confeccion de la mampara peritada es adecuado para la fabricación de un sistema de seguridad confiable. Las fallas observadas son debido a desconocimiento técnico en la confección de la mampara, siendo factibles de solución si se siguen las directivas del presente informe.

. . . . . .

Crio. Insp. (P.E.) RAMON SURRACO MORATORIO
PERITO-BALISTICO FOREN

BLAS MELISSARI COSTA
Ingeniero Industrial

METALURGISTA CONSULTOR
CONTROL DE CALIDAD
ANALISIS DE MATERIALES
FUNDICION DE HIERRO
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Montevideo, 22 de julio de 1994.-

Sr. Gerente del
Centro de Propietarios
de Automóviles con
Taxímetro del Uruguay
Sr. Manuel Gervaz
Presente

De mi mayor consideración:

De acuerdo a lo solicitado, pongo en su conocimiento mi opinión técnica respecto a las mamparas presentadas y homologadas según Resoluciones 50/94, 51/94 y 52/94 de la I.M.M., cuyos detalles se resumen a continuación.

50/94 - Si bien el considerando 1 no es claro, la mampara incluiría una ventana de vidrio cuádruple laminado junto a una plancha de plástico reforzado con fibra de vidrio. No se aclaran medidas.

51/94 - La mampara es de chapa de acero de 4 mm con bandeja giratoria, con una ventana de vidrio laminado de 27 mm.

52/94 - La mampara está constituída por una plancha de plástico reforzado con fibra de vidrio de 10 a 20 mm de espesor, con 4 orificios de 7 cm de diámetro protegidos para facilitar la audición, cubeta de metal para el cobro y ventana de vidrio cuádruple laminado.

Asimismo se consideró un cuarto diseño, constituído por una plancha de plástico reforzado con fibra de vidrio y visor de policarbonato de 20 mm, en tres o cuatro capas.

Del estudio de los diseños con los datos aportados surgen las primeras siguientes conclusiones:

1) Las mamparas están construídas en su mayor parte por materiales rígidos, resistentes pero de rotura frágil, lo que contradice el criterio primordial de seguridad admitido por normas internacionales. Tal el caso de las planchas de plástico reforzado con fibra de vidrio y la chapa de acero, así como el policarbonato, material muy resistente pero cuya rotura da lugar a partes grandes con aristas filosas. Se reitera el concepto de que los materiales deben absorber la energía de los golpes y no transmitirlos a los ocupantes del vehículo. En este caso se están introduciendo materiales más rígidos que la propia estructura.

2) Para tratar de neutralizar el riesgo emergente de lo anterior se agrega la obligatoriedad de cinturones de seguridad en el asiento trasero. Considero que esa protección es utópica por las dificultades prácticas de asegurarla, dada la experiencia que se tiene al respecto. Pero además sería de dificil ejecución por las características de la carrocería en la parte trasera y carecería de efectividad en caso de un accidente de mayor grado por la proximidad y la fragilidad de los materiales de la mampara, cuyos fragmentos avanzarían sobre los pasajeros y el conductor.

3) Estimo que la solución técnica no es adecuada, no se resuelve la seguridad de los pasajeros y el propio conductor ante incidentes de marcha. Para abundar en argumentos, debe tenerse en cuenta la incidencia de lesiones provocadas a pasajeros del asiento trasero por golpes contra la luneta, situación relativa menos riesgosa que la del conductor con la mampara detrás de la cabeza.

Finalmente, estimo que la vía de solución más racional del problema original es la constitución de un equipo con delegados técnicos de las distintas partes interesadas, representantes de armadoras automotrices responsables de los vehículos e instituciones públicas y privadas con ingerencia en el tema, para resolverlo de la manera más idónea, recurriendo a la experiencia de otros países y efectuando todos los estudios técnicos y ensayos de simulación que sean necesarios para la correcta definición de tan importante problema.

Saludo atte.

Ing.Ind.BLAS MELISSARI

ING. IND. DLAS MELISSARI COSTA

Curriculum Vitae

- Nacido en Montevideo el 14 de mayo de 1936.
- Egresado de la Facultad de Ingeniería de Montevideo el 14 de julio de 1962 con el título de Ingeniero Industrial.
- Docente de la Facultad de Ingeniería desde 1959.
- Profesor Titular de Metalurgia desde 1976.
- Director del Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería desde 1978.
- Participante en diversos cursos, becas de estudio y reuniones técnicas sobre Metalurgia, Análisis de Fallas, Desarrollo Industrial, etc. en Argentina (Comisión Nacional de Energía Atómica 1964, 1969, Universidad Nacional de Mar del Plata 1991), Brasil (Instituto de Pesquisas Tecnológicas 1964, Asociación Brasileña de Metales 1964, Congreso de Integridad y Extensión de Vida, Pouso Alto 1993), Italia (Istituto per la Ricostruzione Industriale 1966-1967) y Alemania (Giesserei Institut de Aachen 1967).
- Ingeniero Industrial Sanitario del Ministerio de Salud Pública entre 1962 y 1985.
- Técnico Prevencionista, título otorgado por la UTU en 1992.
- Participante en diversos cursos, congresos y conferencias sobre Higiene y Seguridad Industrial en Uruguay y Argentina.
- Autor de diversos trabajos de investigación y artículos científicos y tecnológicos de divulgación publicados en revistas y libros nacionales y extranjeros sobre temas de su especialidad.
- Asesor del Laboratorio de Análisis y Ensayos del Ministerio de Industria y Energía desde 1963 a 1969 en estudios de rendimiento de procesos industriales, en particular fabricación de envases de hojalata para la industria frigorífica y conservera, electrodomésticos, válvulas y elementos para servomecanismos, armado de componentes electrónicos, etc.
- Asesor de la Comisión de la Industria Automotriz desde 1970 a 1980, actuando en el estudio de viabilidad de proyectos de inversión en el sector de plantas armadoras y fabricantes de componentes, la calificación de esos fabricantes del punto de vista tecnológico, el control de cumplimiento de las integraciones por parte de los armadores y el control de calidad de las partes de integración nacional y de complementación.
- Proyecto, montaje y puesta en marcha de la planta de fundición de la firma "FUNDICION DE HIERRO LTDA." especializada en campanas de freno y fundición mecánica de calidad, que desarrolló las primeras campanas de integración nacional en camiones 0 Km. (1972 a 1974).
- Asesor de la fundición TROY S.A. (ex-FERROSMALT S.A.) entre 1975 y 1977.
- Asesor de la firma fabricante de autopartes "LAS HERAS S.A." en control de calidad de piezas, en particular campanas de freno, entre 1975 y 1980.
- Asesor de la fundición de hierro de COLSA en procesos de elaboración de piezas de fundición, entre 1977 y 1978.

- Asesor de fundición de hierro en Metalúrgica WISE S.A. entre 1978 y 1981.
- Asesor de la planta de tratamiento por torsionado de varillas de acero para construcción instalada en LAISA entre 1977 y 1978.
- Elaboración de un proyecto de planta de fundición de hierro para 10000 toneladas anuales, solicitado por un grupo inversor para fabricar piezas con destino a la planta de tractores FIAT de la ciudad de Santa Fé (Argentina) (1977).
- Trabajos de desarrollo y/o control de calidad de partes para la industria automotriz, como por ejemplo campanas de freno para FIAT-IAMSA, campanas de freno para BMW (CAMUR S.A.), partes para maquinaria agrícola (D. BASSO), repuestos para GENERAL MOTORS (URUGUAY) S.A., etc. entre 1970 y 1980.
- Responsable del control de recepción de 30000 camisas de cilindro exportadas por MEYSI S.A. a PERKINS ARGENTINA, volantes de motor y múltiples de escape exportados por TROY S.A., WISE S.A. y FERROPAY S.A. con el mismo destino (1977 a 1980).
- Consultor permanente de control de calidad de FORD (URUGUAY) S.A. desde 1979 a 1983.
- Consultoría sobre problemas metalúrgicos y en particular fundición para diversas firmas como REGUSCI Y VOULMINOT, luego TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES (1975-1980), S.A. CRISTALERIAS DEL URUGUAY (1990-1993), CIR S.A. (1989), INGENIERO TANGARI S.A. (desde 1988), etc.
- Asesor de CUTCSA (Compañía Uruguaya de Transportes Colectivos S.A.) desde 1977 a 1979 y desde 1982 hasta la fecha, en la especificación y control de calidad de piezas, análisis de fallas, elementos de seguridad de la flota, etc.
- Asesor Técnico del Centro de Recargadores de Supergas del Uruguay desde 1973 a la fecha.
- Integrante del Consejo Directivo del Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT) desde 1975 a la fecha.
- Director de la firma TECAL Ltda., empresa que gira principalmente en el ramo de dispositivos y servicios en el área de control de calidad desde 1989.
- Proyecto y dirección de la construcción de una instalación para procesamiento y envasado de 1200 Kg/h de yerba mate para la firma NIDERA URUGUAYA S.A. (1993).

Montevideo, 22 de julio de 1994.-

25x

COPRATA

COOPERATIVA PROPIETARIOS DE AUTOMOVILES CON TAXIMETRO DEL URUGUAY

Montevideo, 26 de julio de 1994

Sr. Gte. de CPATU
Don Manuel Gervaz
Presente

De nuestra consideración:

Ante vuestro requerimiento consultado el Departamento de Prevención de Accidentes dependiente de nuestro Fondo de Asistencia Recíproca (F.A.R.) el índice de siniestrabilidad promedio de los últimos doce meses es de 460 choques promedio mensuales, en un total de flota de 2.650 Automóviles con Taximetro. Debe tenerse presente que en dicho promedio no se incluye un 15% de accidentes no denunciados por diversas razones.

Asimismo, se destaca que el 10% de los siniestros denunciados promedialmente en forma mensual revisten la calidad de choques de gran entidad.

Nuestro Departamento Técnico se encuentra dispuesto a brindar a Usted y a las Entidades Públicas o Privadas que así lo requieran, la mayor información en los temas de nuestra competencia.

Sin otro particular, saluda atentamente,

P/COPRATA

Dr. Carlos Alaggia Cavia
Presidente

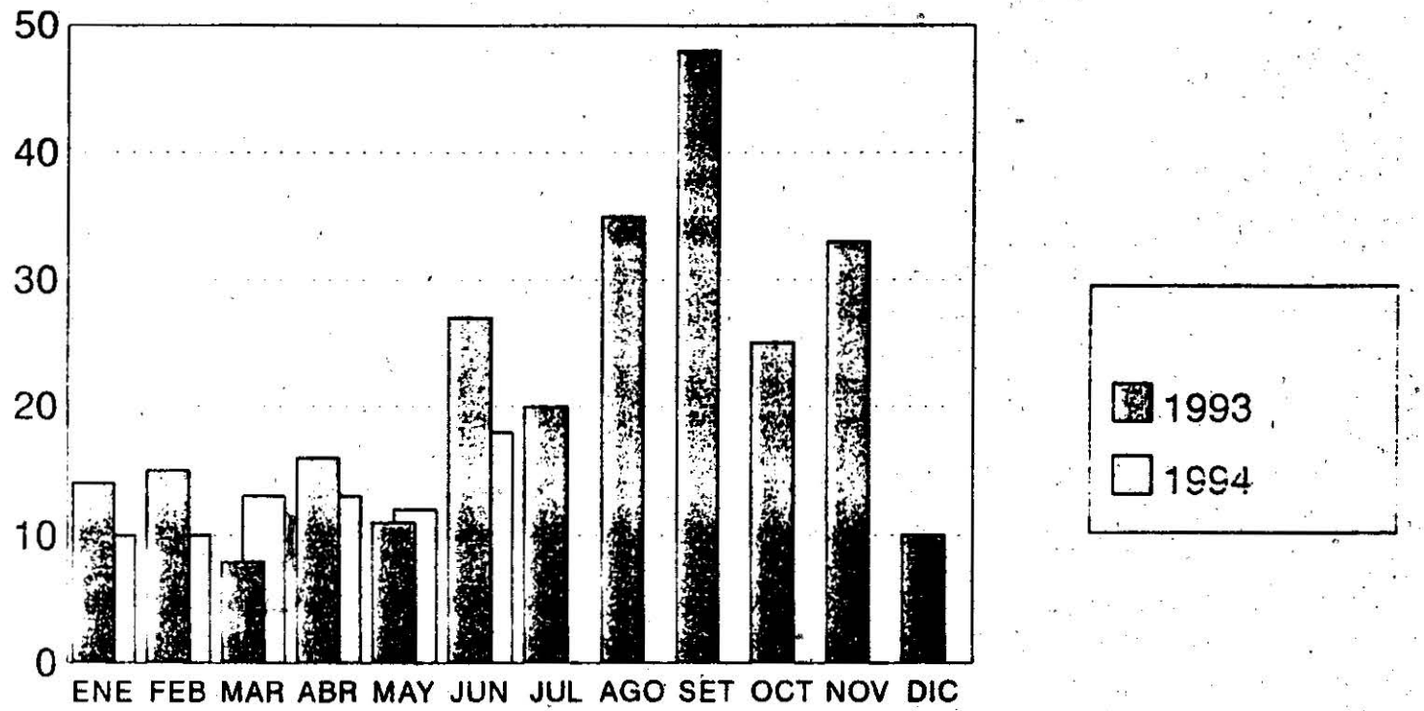
BURGUES 3143 Bis
MONTEVIDEO (URUGUAY)
COD. POSTAL 11.700

TELS. 20 97 21 al 25
29 99 41/42/44

FAX 598/2/2[illegible]

JEFATURA DE POLICIA DE MONTEVIDEO

RAPIÑAS A TAXIS 1993-1994



1993	14	15	8	16	11	27	20	35	48	25	33	10
1994	10	10	13	13	12	18						

REMITIDO

Centro Propietarios de
Automóviles con Taxímetro del Uruguay

Mampara - Taxistas y la Gente

Por disposición de la Intendencia Municipal de Montevideo se restablece la obligación de instalar en los taxis de la ciudad, una mampara divisoria entre los asientos delanteros y traseros. Dicha mampara inevitablemente —por no existir tecnológicamente al alcance del Uruguay actual un material especial, absorbedor de energía— estaría construida con materiales rígidos, de rotura frágil, que como consecuencia de choques, la rotura de la misma, según informes técnico-científicos, daría lugar a partes grandes, de aristas filosas, constituyéndose en una fuente de extrema peligrosidad para los ocupantes del taxi, cualquiera sea el lugar que ocupen en el vehículo.

Está imposición, con la homologación de los diseños y materiales dispuestos, contradice el criterio primordial de seguridad admitido internacionalmente; y a juicio de destacados técnicos desaconsejan rotundamente su instalación.

La colocación de la mampara implica un movimiento económico que oscilaría en los U$S 4.000.000 para el sector, que —entiéndase—, a futuro, junto con las propias lesiones, pagará el usuario; inversión jugosa que parece movilizar y entusiasmar a dirigentes sindicales (únicos promotores del proyecto mampara), que no reparan, a sabiendas, en las consecuencias probadamente negativas que ese objeto rígido y extraño a la estructura del vehículo, ocasionará en los 460 accidentes de tránsito mensuales que tienen como participante al taxi y especialmente a los conductores: empleados y propietarios.

El índice de criminalidad contra el taxi no variará, a lo sumo se modificarán las formas de las agresiones, pudiéndose incluso agravar la violencia de los ataques; y a estas agresiones del exterior se le sumarán las que provengan, en un porcentaje considerablemente mayor, del propio interior del vehículo, por los golpes o estallido de la mampara, en los frecuentes accidentes de tránsito (además de trasladarse encerrados y atados).

Sorprende la pobreza de fundamentos que esgrime la Dirección de Tránsito y Transporte de la Intendencia Municipal de Montevideo, con influencias notorias de las presiones ejercidas por dirigentes sindicales, cuando manifiesta que ha "sopesado los diversos riesgos" para decidir la instalación de la mampara, cuando la única prueba científica a la que ha recurrido es el informe de balística, dejando de lado las más elementales pruebas de simulación, que determinen las consecuencias sobre las personas ocupantes del vehículo, de la instalación de la mampara divisoria.

El criterio empleado por la Dirección de Tránsito y Transporte se revela en que una vez que aparezcan los primeros lesionados y muertos, a causa de su impacto contra la mampara, se dictará una nueva resolución, ordenando el retiro inmediato de la mampara divisoria: el criterio es irracional, ilógico y no se compadece con los más elementales principios de una buena administración.

La Administración Municipal no podrá permanecer civilmente ajena a los cuantiosos daños y perjuicios, morales y materiales que se le causará a los usuarios y conductores de los automóviles con taxímetro.

COMISION DIRECTIVA DE PATRONAL DE TAXIS